

# O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX

**Edil Pedroso da Silva**

*Professora de História, mestre pela Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), pesquisadora ligada ao grupo de História, Arte, Ciência e Poder do Programa de Pós-Graduação/Mestrado em História da UFMT e autora de O Cotidiano do Viajantes nos Caminhos Fluviais de Mato Grosso – 1870-1930 (Entrelinhas, 2004).*

## RESUMO

Este estudo tem como proposta reconstruir o cotidiano dos passageiros e tripulantes das embarcações que durante o século XIX realizavam viagens no percurso marítimo fluvial entre o Rio de Janeiro e as cidades de Cuiabá, Cáceres e Corumbá, em Mato Grosso. Através deste estudo, foi possível adentrar nos barcos e de dentro deles conhecer estes viajantes, os tipos de embarcação, a viagem, a vida dos tripulantes e passageiros, o lazer, as cenas pitorescas, os acidentes, a alimentação e a saúde desses personagens durante a viagem.

PALAVRAS-CHAVE: RIOS; VIAGENS; COTIDIANO

## ABSTRACT

This study aims to reconstruct the daily life of the passenger and the crew of vessels that during the XIX<sup>th</sup> century travelled on the seas and rivers between Rio de Janeiro, Cuiabá, Cáceres and Corumbá, in Mato Grosso. Thorough this study, it was possible to understand and go inside those boats and from them get to know the travelers, the kind of vessels used to the trips, the passengers, the crew's lives, the picturesque scenes, the accidents, the food and welfare of these especial people, during those adventurous voyages.

KEYWORDS: RIVERS; TRAVELS; DAILY LIFE

A ocupação das terras hoje denominadas genericamente de Mato Grosso ocorreu através dos rios. Foi a via fluvial oferecida pela bacia hidrográfica do Alto Rio Paraguai que permitiu que os bandeirantes paulistas, no início do século XVIII, adentrassem ao então território Bororó, formando aí os núcleos populacionais que deram início à ocupação não índia nesta parte do centro-sul americano.

Também foram os caminhos aquáticos que serviram como rota para as expedições comerciais conhecidas como “monções”. E mesmo depois que se abriu caminho por terra, em 1737, por Goiás, e se estabeleceu em 1748 a rota fluvial entre a então capital da Capitania de Mato Grosso, Vila Bela, e o porto de Belém do Pará, os rios alto-paraguaios continuaram sendo a via natural de comunicação e comércio entre Mato Grosso e São Paulo, e daí para outras localidades.

Este caminho, contudo, apesar de ter o Paraguai no percurso, não tinha este rio como principal rota. Para os monçoeiros, eram as acidentadas águas do Tietê, Paraná e Pardo, além das do Taquari, São Lourenço e Cuiabá, que deviam ser transpostas, como bem demonstraram as páginas de Sérgio Buarque de Holanda e Visconde de Taunay. O Rio Paraguai, apesar de não

oferecer acidentes significativos, não foi usado como rota no período colonial porque grande parte de seu curso inferior pertencia à América espanhola, portanto vedado aos seus inimigos lusitanos. Depois, a recém-implantada República do Paraguai não permitiu seu livre trânsito ao Império Brasileiro.

Somente na segunda metade do século XIX, mais precisamente em 1856, após a assinatura do Tratado de Amizade, Navegação e Comércio, estabelecido com a República do Paraguai e o Império do Brasil é que esta via de comunicação foi possível. Essa iniciativa, segundo Augusto de Leverger, então Presidente da Província de Mato Grosso, “*abriria a porta de um futuro de prosperidade e riquezas*”<sup>1</sup>. A Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870), porém, interrompeu temporariamente esta via, que foi definitivamente reaberta em 1870, o que possibilitou a comunicação entre Mato Grosso e o Atlântico, através da bacia do Prata, sendo a região colocada em contato não só com o litoral brasileiro, mas, através dele, com o exterior.

Dessa forma, os longos e demorados trajetos feitos através da rota das monções foram substituídos, finalmente, por uma nova via fluvial, muito mais rápida, através das bacias Paraguai e Prata, que compreendia também os territórios da Argentina, Paraguai e Uruguai, possibilitando que passageiros e produtos tornassem a sair ou chegar a Mato Grosso em centenas de embarcações que passaram a fazer parte da paisagem dos rios pantaneiros.

Foram os rios transformados em caminhos que proporcionavam o ir e vir a todos aqueles que, em busca de riquezas ou mesmo de construir um lar, durante muitos anos usaram essa via de comunicação entre esta Província e a capital do Império.

O roteiro fluvial em foco tinha em Mato Grosso os Rios Paraguai e Cuiabá como os principais caminhos; saindo pelo Cuiabá, alcançava-se o São Lourenço e daí o Paraguai;

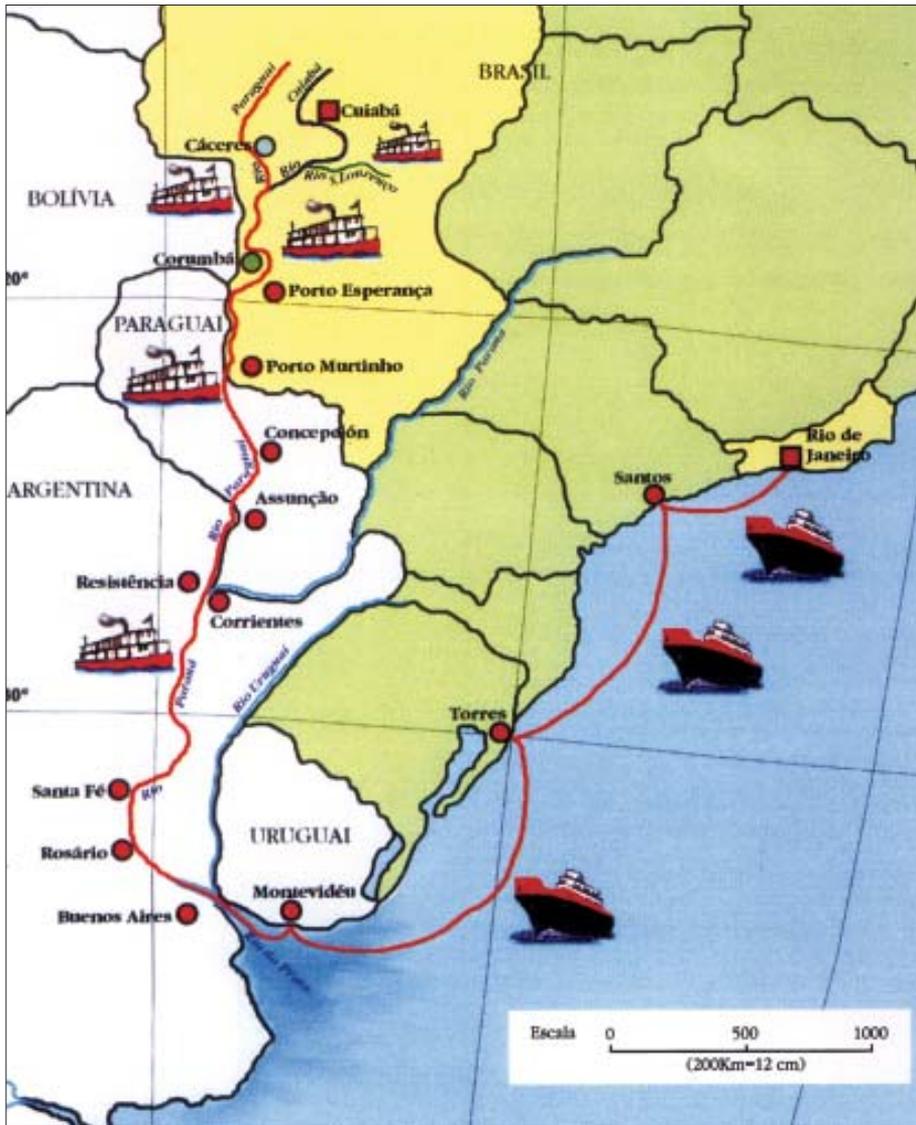
deste ao Paraná, Prata e depois ao Atlântico, até a capital do Brasil. Saindo de Cáceres, o trajeto era realizado integralmente pelo Rio Paraguai, depois pelo Paraná, Prata, e daí ao oceano, até o Rio de Janeiro, tal como se demonstra no Mapa 1. Dessa forma, as embarcações que faziam o trajeto entre o Rio de Janeiro e a foz do Prata eram grandes, oceânicas; enquanto as que navegavam do Prata a Corumbá eram de porte médio, mas bem confortáveis, e as que dessa cidade seguiam ao interior de Mato Grosso eram vapores bem menores e menos confortáveis.

Escrever sobre o cotidiano das pessoas que viajaram pelas águas mato-grossenses, ocupando o estreito espaço de uma embarcação por longos dias, permite compreender a relação entre indivíduo e sociedade, e entre pessoas de diferentes classes sociais; o que, aliás, se constituiu em uma das questões centrais deste estudo, pois, como mostra Michel de Certeau em sua obra *A invenção do cotidiano: artes de fazer*, é no interior do cotidiano e da vida privada que *inventa-se o cotidiano graças às artes de fazer*. Ou seja, é no momento em que o indivíduo se apropria do espaço, criando e invertendo objetos e códigos, adaptando-os ao seu jeito, e fazendo uso deles à sua maneira, que ele cria um lugar próprio, um cotidiano específico<sup>2</sup>.

Assim, faziam o trajeto da foz do Prata, passando por Corumbá, Cuiabá e Cáceres, diferentes tipos de embarcação, que variavam em tamanho e conforto, à medida que se aproximavam ou se afastavam da região mato-grossense. As comodidades oferecidas dependiam das condições econômicas dos passageiros. As embarcações que se dirigiam a Cuiabá, via Rio Cuiabá, eram menores que as demais em função da navegabilidade do rio, mesmo assim, as empresas de navegação procuravam garantir o bem-estar dos passageiros. No primeiro piso encontravam-se os camarotes com suítes, o setor de lazer e a sala de refeições; no segundo estavam

<sup>1</sup> LEVERGER, Augusto. *Vias de Comunicação de Mato Grosso*. Cuiabá: Ed. Avelino de Siqueira, 1905, p. 31.

<sup>2</sup> CERTEAU, Michel de. *A Invenção do Cotidiano: artes de fazer*. Trad. Rio de Janeiro, Petrópolis: Vozes, 1994, p.110.



-  Trajeto Rio de Janeiro – Cuiabá/Cáceres
-  Rio Cuiabá
-  Rio São Lourenço
-  Corumbá
-  Cuiabá/Rio de Janeiro
-  Cáceres
-  Cidades do trajeto

Mapa 1 – Trajeto marítimo fluvial entre o Rio de Janeiro e as cidades de Corumbá, Cuiabá e Cáceres

*Navigator 4 – O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX*



Figura 1 – Cuiabá, o Porto



Figura 2 – Barco *Etrúria*



Figura 3 – Vapor  
*Fernandes Vieira*

os camarotes sem suítes; e no terceiro havia apenas redes e colchões espalhados pelo chão, não se dispoendo de camas. Essa distribuição pode ser notada tanto no vapor *Etrúria* quanto no navio *Fernandes Vieira*, que apresentavam três pisos.

As chegadas e saídas de barcos dos portos eram acontecimentos esperados por todos. Os navios que aportavam em Cuiabá, contudo, demoravam poucas horas, mas era tempo suficiente para provocar um movimento febril de vai-e-vem de pessoas. Era o carregador que levava as bagagens, o carteiro as correspondências, os controladores que andavam de lá para cá, os marinheiros uniformizados, que se misturavam à pequena multidão. Ouviam-se vozes que chamavam e gritos de alegria dos amigos e familiares, resultando em um aglomerado de pessoas, e não faltavam a banda de música, o tiro de canhão e o toque das cornetas nos quartéis, dando a essas partidas e chegadas um colorido todo especial.

O oficial de Marinha belga Ferdinand Nijs registrou, por volta de 1900, que *“um dos eventos sensacionais que se produz em Cuiabá é a chegada e a partida dos barcos, colocando a cidade em contato com o resto do mundo. Daí a maioria da população vir se postar às margens para assistir à sua chegada, exibindo suas mais belas toaletes”*<sup>3</sup>.

Uma impressão próxima a esta pode ser encontrada nas páginas de Karl von den Steinen, quando o etnólogo relata sua passagem por Cuiabá, dizendo acreditar que a vida pacata da cidade somente era abalada pela chegada dos navios, o que ocorria uma vez a cada mês. *“Apenas um acontecimento perturba essa serenidade”*, informa Steinen. *“É que todo mês a voz do século XIX ressoa no Rio Cuiabá... Um tiro de canhão e a corneta do*

*quartel anunciam a presença do vapor, ancorado no porto. Todos correm para o correio e em pouco tempo os que conhecem a leitura e a escrita se acham reunidos para a chamada”*<sup>4</sup>.

Cavalcante M. Proença, ao regressar à cidade natal, assim descreveu sua chegada a Cuiabá:

*“Bonito dia da chegada a Cuiabá! Duas horas antes, já se avista a cidade, manchas avermelhadas de telhado, traços claros de paredes caiadas, entre o verde escuro das mangueiras e o verde mais claro das outras árvores. Lá está a igreja de São Gonçalo, com o santo em cima da torre, sobre um globo dourado; o cais de pedra-canga feito por Leverger, muito alto, dando idéia da altura a que podem chegar as águas da enchente; uma figueira enorme nascida entre as pedras do cais, dando sombra às lavadeiras e aos garotos que se preparam para pescar piraputanga no porto”*<sup>5</sup>.

Pode-se, então, observar que por mais distante que fosse o trajeto entre Mato Grosso e a capital, Rio de Janeiro, mesmo sendo necessário percorrer três países estrangeiros, tendo ainda que passar por vários transbordos no caminho, ora melhorando, ora piorando o conforto dos barcos, a satisfação da chegada à Província e o encontro com a família e amigos eram algo reconfortante.

Era no decorrer da viagem, no entanto, que o dia-a-dia dos passageiros e tripulantes afluía, transformando o barco, o lugar do cotidiano, em um espaço de experiências, onde os passageiros constituíam uma população das mais variadas nacionalidades e de natureza diversa, que se entrecruzavam compondo uma sociedade heterogênea e móvel, como veremos a seguir.

A tripulação, segundo a Marinha Mercante do Brasil, é constituída por todos aqueles

<sup>3</sup> NIJS, Fernand. *Viagem ao Mato Grosso: Etudes Coloniales*, n. 8, Bruxelas, 1901, p. 34 (mimeio)

<sup>4</sup> STEINEN, Karl von den. *O Brasil Central: Expedições em 1884 para a exploração do Rio Xingu*. Trad. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1942, p. 68.

<sup>5</sup> PROENÇA, Manuel Cavalcanti. *No Termo de Cuiabá*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1958, p. 34.

que têm suas atividades a bordo das embarcações nacionais, nas oficinas e estaleiros de construção naval e no trabalho de carga e descarga das embarcações. Ela é formada pelos seguintes grupos: *Marítimos*, que exercem a bordo suas profissões; *Auxiliares Marítimos*, encarregados das atividades técnicas ou profissionais na indústria de construção naval, no reparo de embarcações e em serviços auxiliares de praticagem; e os *Estivadores*, que realizam o trabalho de carga e descarga nos navios e em outras embarcações<sup>6</sup>.

As seções desses grupos variam com o tipo de serviço realizado a bordo. No grupo dos *Marítimos*, o que interessa neste estudo, foram encontradas as seções de Convés, de Máquinas, de Saúde e de Câmara. Fazem parte da seção de *Convés*: capitão-de-longo-curso, capitão-de-cabotagem, primeiro e segundo piloto, primeiro e segundo radiotelegrafista, prático, praticante de prático, conferente de carga, mestre de pequena cabotagem, carpinteiro, contramestre, arrais, marinheiro e moço (moço de convés). Na seção de *Máquinas* trabalham: o primeiro, segundo e terceiro maquinista-motorista, o primeiro e segundo condutor maquinista, o primeiro e segundo condutor motorista, mecânico, eletricista, foguista e o carvoeiro (moço de máquinas). A seção *Saúde* é composta de médico, dentista, enfermeiro e auxiliar de saúde. Faz parte da seção de *Câmara*: o primeiro, segundo e terceiro comissário, escrevente, cozinheiro, ajudante de cozinha, taifeiro, camareira, padeiro e barbeiro<sup>7</sup>.

Eram essas funções que os tripulantes ocupavam nas embarcações em suas viagens. Nos grandes vapores, a distribuição dos trabalhos era bem mais completa, inclusive com médicos e dentistas a bordo. Já nos navios menores, principalmente naqueles que transitavam nos rios da região mato-grossense, a tripulação não era assim tão

completa, mas a hierarquia e o regulamento vigentes eram os mesmos.

De acordo com o depoimento de alguns dos tripulantes entrevistados e do representante da SOAMAR (Sociedade dos Amigos da Marinha) em Cuiabá, nas embarcações trabalhavam em média 20 pessoas. Dentre elas: o comandante (encarregado da navegação e responsável por tudo que acontecia no barco durante a viagem), o prático (segunda pessoa do comandante) e o praticante de prático, estes revezavam-se entre si, de quatro em quatro horas, no comando da navegação. Também faziam parte da tripulação os taifeiros (encarregados de servir as mesas durante as refeições), o cozinheiro (pessoa especializada com cursos na Marinha), o ajudante de cozinha, o conferente de cargas (que conferia as mercadorias), os maquinistas (eram três e cuidavam do motor) e os marinheiros (encarregados de várias outras atividades no navio).

A vida desses trabalhadores ao longo das viagens não era nada fácil, pois a jornada era cansativa, mesmo fazendo rodízio de quatro em quatro horas nas tarefas mais pesadas. Havia momentos em que sentiam medo, principalmente quando o barco encalhava em lugares onde havia muitos jacarés, onças e outros animais perigosos, e eles tinham que descer até o rio para desencahar o barco. Às vezes, na época da vazante, chegava-se ao fim da viagem com uma série de encalhes e desencahes. Esse era um momento estafante e penoso para os tripulantes.

Os regulamentos e a hierarquia estabelecida entre os tripulantes dos navios eram algo fundamental para o bom desempenho da viagem. O comandante era a autoridade máxima, quem dirigia e comandava a embarcação. Seus atos não eram discutidos, porque era dele a responsabilidade por tudo

<sup>6</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Diretoria dos Portos e Costas: Ensino Profissional Marítimo: A Marinha Mercante, 1981, p. 9.

<sup>7</sup> *Idem*, pp. 10-11-12

que acontecia dentro da embarcação, tanto no que se referisse à segurança dos comandados e de quem mais estivesse a bordo, quanto em relação à parte técnica e ao cumprimento de leis e regulamentos. Somente o comandante podia punir os tripulantes, aplicando penalidades que variavam de repreensão verbal ou escrita a desconto de um a cinco dias de soldada, sem prejuízo do serviço que competisse ao punido; impedimento de até cinco dias de baixar à terra; prisão no camarote ou alojamento de um a dez dias, ou até mesmo prisão preventiva com algemas, em local apropriado, por tempo indeterminado. Nenhuma penalidade, entretanto, era aplicada sem que fosse ouvido o acusado.

Os tripulantes obedeciam ao regulamento, na medida em que cada um tinha uma função e um papel a cumprir. Os marinheiros não se misturavam com os superiores. Enquanto estes, em camarotes com suítes, tinham um tratamento especial, os demais tripulantes eram alojados na terceira classe, ou seja, no porão da embarcação, sendo nesse local onde dormiam e faziam as suas refeições, alimentando-se principalmente de sopa no jantar, servida em pratos comerciais, ou prato feito – o famoso PF –, como eles costumavam dizer. A diferença também é percebida no uso do uniforme, cuja finalidade era caracterizar o pessoal de acordo com as categorias, as funções e as especialidades. O respeito a essas regras estabelecidas evitava que a camaradagem e intimidade sadia dessem lugar à indisciplina<sup>8</sup>. Os momentos de dificuldade e cansaço desses tripulantes eram compensados pelas belezas naturais que a viagem proporcionava.

No que se refere aos passageiros, Karl von den Steinen conta-nos que a vida no interior do vapor *Coxipó* era confortável e o cotidiano simples. Todos acordavam muito cedo, tomavam o café ou chá e conhaque – os mato-grossenses não dispensavam o seu

guaraná ralado. O almoço era servido às dez horas da manhã e o jantar às cinco horas da tarde, sendo o cardápio o mesmo do almoço, apenas acrescentando-se um prato, e em seguida era oferecido um cálice de Cherry ou vinho do Porto. Para essas refeições, eram as mesas preparadas e o atendimento era feito pelos taifeiros.

Os demais passageiros e tripulantes não possuíam sala de refeições e lhes era servida uma comida que não tinha os mesmos ingredientes. Os intervalos eram preenchidos com sextas e jogos de baralho. Às sete e trinta horas da noite começavam os preparativos para dormir. Os homens ficavam separados das mulheres e reuniam-se em volta da mesa, vestidos ou semidespidos, onde conversavam animadamente, fazendo caçadas e contando piadas até altas horas. As mulheres, por sua vez, dormiam apinhadas como sardinha em lata, ocupando não só os bancos como também os soalhos dos camarotes<sup>9</sup> – isso só ocorria quando o piso destinado à primeira classe estava muito lotado. Os demais passageiros não tinham escolha, dormiam sempre apinhados, seja em camas, redes, bancos ou mesmo nos soalhos das embarcações. O pessoal da terceira classe, que era composta principalmente pelos ribeirinhos – pessoas que vivem às margens dos rios – e pelos marinheiros, ficava alojado nos porões das embarcações.

Ao chegar a noite ou quando ocorria uma parada para abastecer, havia uma preocupação generalizada entre os passageiros, porque era nesse momento que os mosquitos atacavam com maior ferocidade, como se fossem vampiros ávidos por sangue, provocando comichões na pele, e o calor se tornava mais intenso e infernal.

As narrativas de viagens relatam o dia-a-dia nos barcos e os hábitos criados pelos viajantes, que descreveram com detalhes algumas situações desse cotidiano, durante

<sup>8</sup> *Idem*, p. 28.

<sup>9</sup> STEINEN, Karl von den. In: SMITH, Herbert H. *Do Rio de Janeiro a Cuiabá: notas de um naturalista*. Trad. São Paulo: Cia. Melhoramentos, 1922, p. 267.

#### *Navegador 4 – O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX*

a longa travessia. Algumas atividades de lazer que empreenderam para preencher o tempo são minuciosamente narradas. Como a viagem era longa, alguns distraíam-se jogando cartas – o passatempo mais freqüente –, outros admiravam a beleza natural da região e outros aproveitavam os dias para namorar, alguns liam um livro, enquanto outros mantinham animadas conversas.

Ao amanhecer, os passageiros sentiam-se mais aliviados, os mosquitos já não eram tantos, e se envolviam com os encantos da natureza. Todos os relatos lidos, assim como todos os entrevistados que foram ouvidos, falam da magia e da beleza contagiante que a paisagem natural, principalmente a do Pantanal, proporcionava. Essa região está totalmente contida na bacia do Alto Paraguai e seu cenário ecológico é único no continente americano. Possui características peculiares, tais como baías (áreas baixas de forma circular, semicircular ou irregular), baixadas (porções das baías sujeitas a inundação sazonal), barreiros (baías que têm água periodicamente), salinas (lagos com água salina), córregos (pequenos cursos d'água), capões (pequenos morros cobertos de vegetação), cordilheiras (pequenas elevações de terrenos localizadas entre as baías), vazantes (largas depressões situadas entre as cordilheiras) e corixos (pequenos cursos d'água permanente)<sup>10</sup>.

O Pantanal mato-grossense, por possuir essas características, é um imenso reservatório natural, e possui uma flora e fauna ricas e diversificadas, com numerosas espécies de mamíferos, répteis, peixes, pássaros, borboletas e outros. Essa diversidade da fauna se constitui em uma infinidade de espécies terrestres e anfíbias. Dentre as espécies podemos citar: anta, ariranha, cachor-

ro-do-mato, capivara, cervo do pantanal, ema, jacaré, jaguatirica, lobo guará, lontra, onça-pintada, tamanduá-bandeira, tatu e veado-campeiro.

Cavalcanti Proença conta que a quantidade de aves na região era enorme. Uma delas, o tuiuiú, grande ave pernalta, chega a medir 1,60m de altura e suas asas atingem uma envergadura de quase três metros de uma ponta a outra, tendo o corpo coberto com plumagem branca, pescoço preto e papo vermelho, atualmente ave símbolo do pantanal. Segundo esse autor, em 1906, acreditando que um bando de tuiuiús enfileirados fosse um pelotão de revolucionários, com o lenço vermelho no pescoço, os homens do Coronel Antônio Paes de Barros, o Totó Paes, um dos chefes políticos que comandava Mato Grosso durante a Primeira República, fugiram em disparada<sup>11</sup>.

Joaquim Ferreira Moutinho, por sua vez, descreve que durante a viagem que fez entre Corumbá e Cuiabá, na década de 1850, encontrou pelo caminho centenas de colhereiros, garças, marrecos, patos, tuiuiús e uma infinidade de aves aquáticas. E, além desses pássaros, relata que havia nos rios abundância de peixes dos mais variados tipos e tamanhos<sup>12</sup>.

O norte-americano Herbert Smith, quando de sua excursão científica pelo Brasil, também registrou um pouco da beleza do Pantanal ao escrever que na região congregavam milhares de aves aquáticas.

"As garças brancas eram tantas que nos lembravam flocos de neve a revoltear em uma tempestade de inverno no norte; com elas estavam colhereiras cor-de-rosa, socós azulados, e grandes tuiuiús de cabeça preta. Lembra-me um descampado por onde passamos ao pôr-do-sol, onde estavam pelo menos umas vinte mil destas gran-

<sup>10</sup> Projeto RADAMBRASIL. Cuiabá: geologia, geomorfologia, pedologia, vegetação e uso potencial da terra, 1982a. In: *Relatório de Impacto Hidrológico e Ambiental da Hidrovia Paraná-Paraguai no Pantanal Matogrossense: um estudo de referência*, 1995, pp. 6-7.

<sup>11</sup> PROENÇA, Manuel Cavalcanti, Op. Cit. p.25.

<sup>12</sup> MOUTINHO, Joaquim Ferreira. *Notícias sobre a Província de Mato Grosso seguida d'um roteiro de viagem de sua capital a São Paulo*. São Paulo: Tipografia de Henrique Schoeder, 1869, p.260.

<sup>13</sup> SMITH, Herbert H., Op. cit. pp. 271-272.

des aves, formando um espetáculo como nunca vira antes<sup>13</sup>.

Durante as horas livres, e talvez seduzidos pela paisagem, os passageiros desenvolviam pequenos romances. Herbert Smith, por exemplo, narra uma cena entre um casal de imigrantes italianos durante a viagem:

"ela vestida com um corpete cor de púrpura sobre o vestido branco de saia curta e os cabelos negros com pesadas tranças, num gracioso penteado italiano. Sentava-se ao seu lado um jovem e belo rapaz usando uma jaqueta curta, calções à altura do Joelho, sapatos grossos e chapéu cônico de feltro. Ao dirigir-lhe rapidamente a fala em seu italiano tão doce, ela permanece com os olhos baixos e a face muda de cor. Ele lhe toma a mão, ela meio que retira, e depois deixa-a ficar; então levanta os olhos para os dele com um sorriso. Em seguida, salta e corre antes que lhe tome mais liberdade"<sup>14</sup>.

O senhor Antônio de Arruda, autor de vários livros sobre política, cultura e sociedade mato-grossense, também relatou um namoro a bordo, que ocorreu com o seu sobrinho, quando este viajava de Cuiabá ao Rio de Janeiro com a finalidade de ingressar no seminário. Durante a viagem, ainda muito jovem, ele conheceu uma garota mais ou menos de sua idade, com quem namorou durante toda a viagem. Quando chegou ao colégio, o padre diretor já sabia do ocorrido e mandou-o de volta para casa. Seu pai escreveu uma carta pedindo desculpas ao diretor e dizendo-lhe que não era essa a vocação do seu filho, sendo melhor ser um bom católico do que um mal padre. O namoro continuou em terra firme, mas não chegou a se casar<sup>15</sup>.

Maria de Arruda Müller relatou a ocorrência de bailes, músicas, teatro e várias outras atividades de lazer nos navios transatlânticos; nos menores, os jogos de carta

eram os preferidos. Max Schmidt, quando fez a viagem do Rio de Janeiro a Cuiabá, registrou um baile a bordo do Vapor *Diamantino*. Karl von den Steinen, quando viajou de Assunção a Corumbá, registrou que nos momentos de lazer também jogavam cartas e ouviam um pouco de música<sup>16</sup>. No que se refere ao teatro a bordo, embora tenha sido relatado esse tipo de lazer por parte dos entrevistados, durante o trajeto fluvial não foi encontrado nenhum documento que comprovasse a sua realização. Apesar disso, é grande a possibilidade de ter ocorrido, uma vez que a expressão cênica faz parte referencial da cultura mato-grossense.

Clínio de Moura, hoje conhecido ceramista da região de São Gonçalo do Rio Abaixo, durante anos trabalhou como tripulante nas embarcações. Em entrevista concedida em 24 de abril de 2001, contou sobre as viagens que fazia regularmente entre Cuiabá e Corumbá. Falou sobre a existência de uma pequena banda, composta de pandeiro e violão, que tocava a noite para divertir os passageiros e tripulantes durante a viagem, e que algumas mulheres, independente da classe em que viajavam, faziam crochê, outras jogavam damas e outras contavam estórias e piadas<sup>17</sup>. Os bailes a bordo geralmente ocorriam no primeiro piso dos grandes navios, onde ficavam alojados os passageiros da primeira classe.

Percebe-se que as embarcações apresentavam-se como espaços de experiências, onde os passageiros constituíam uma população das mais variadas nacionalidades e de natureza diversa, que se entrecruzavam, construindo uma sociedade heterogênea e móvel. Nelas viajavam homens, mulheres, jovens, velhos, crianças, comerciantes, políticos, militares, religiosos, estudantes e, até a abolição, também escravos. Sobre a categoria escravos, nada foi encontrado a respeito de

<sup>14</sup> *Idem*, pp. 30-3.

<sup>15</sup> Entrevista realizada com Antônio de Arruda no dia 25 de julho de 2001, na cidade do Rio de Janeiro, onde residiu por muitos anos. Nasceu na cidade de Cuiabá e faleceu em 25 de novembro de 2002.

<sup>16</sup> STEINEN, Karl von den, Op. Cit. p.45.

<sup>17</sup> Entrevista realizada com o senhor Clínio de Moura no dia 24 de abril de 2001, na cidade de Cuiabá, Mato Grosso.

## *Navegador 4 – O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX*

suas atividades nas embarcações, havendo nomes registrados nas relações de passageiros de alguns vapores e no Livro de Registros de Passaporte e Guias, do período de 1861-1869, pertencente ao Arquivo Público do Estado de Mato Grosso. Nestes documentos foram transcritos 145 passaportes, nos quais os nomes dos escravos eram registrados ao lado dos nomes de seus proprietários, com a denominação de criado ou criada, escravo negro ou escrava negra, mas sem haver outros dados sobre sua vida a bordo.

Existem, ainda, registros da presença ocasional de criminosos e de um doente mental a bordo. No Livro Correspondência de número 134, pertencente ao Arquivo Público do Estado de Mato Grosso, encontra-se o seguinte registro:

“Seguiu a bordo do vapor *Maracanã* o criminoso Joaquim José Barauna, fugitivo da cadeia do Maranhão, apreendido em Cuiabá e conduzido até o rio da Prata, para que o mesmo seja enviado ao chefe de Polícia da Corte”<sup>18</sup>.

Foi encontrada uma lista de passageiros, referente ao ano de 1864, em que estava registrada a presença de um sentenciado a galés perpétua por ter dado uma bofetada no major de sua corporação, na cidade de Corumbá<sup>19</sup>.

Os incidentes e cenas pitorescas são uma constante na vida dos passageiros e tripulantes a bordo das embarcações. Durante as viagens, principalmente de Corumbá a Cáceres, ou de Corumbá a Cuiabá, os barcos estavam quase sempre lotados e incidentes aconteciam com frequência. Herbert Smith conta que, certa feita, o barco *Coxipó* estava tão lotado que, na hora de dormir, os passageiros se aglomeravam em camas e redes espalhadas por todo o salão e, lá pelas tantas da noite, uma rede mal armada cedeu e a pessoa que nela estava caiu em cima de outra que esta-

va deitada embaixo. Em outro trecho, narra que um passageiro dormiu no banheiro, dentro da bacia, e que mesmo com as pancadas e coices na porta ele não acordou, sendo necessário que um criado subisse pela janela e o acordasse. Isso causou um tremendo alvoroço, porque o banho a bordo dessas embarcações, mesmo para os passageiros da primeira classe, era um verdadeiro ato de penitência, ficava-se uma hora na fila, em frente à porta do único banheiro, com toalha e roupas nas mãos até chegar a sua vez<sup>20</sup>.

Numa das viagens que fez de Corumbá a Cuiabá, Firmo José Rodrigues relata a ocorrência de outra cena pitoresca a bordo desse mesmo barco. Nessa ocasião, conta que vinha um inglês, a quem coube dormir sobre um dos bancos, pois, quando o número de passageiros excedia, os bancos do salão de refeições eram transformados em camas, mesmo tratando-se de primeira classe. Ocorre que, quando o vapor passava por trechos do rio onde se encontravam cardumes de peixes, estes saltavam e algumas piraputangas e piabas caíam no interior do barco. O inglês, ao saber desse fenômeno, ficou preocupado e perguntou a um tripulante se havia algum perigo. O moço, brincando, maliciosamente respondeu que só havia perigo se o peixe fosse a piranha. A altas horas da noite, um enorme dourado saltou dentro da embarcação e foi cair exatamente sobre o inglês, que acordou assustado e, sem saber da duplicidade da sua fala, gritou: *socorro!...piranha quer me comer!*<sup>21</sup>

A piranha é um tipo de peixe evidentemente perigoso, existente nos rios da região pantaneira. Certa vez, o médico e naturalista alemão Barão de Langsdorff, quando viajava, em meados do ano de 1827, pela águas pantaneiras, resolveu aliviar-se do calor com um banho. Muito à vontade, tirou a roupa e

<sup>18</sup> Livro de Correspondência, nº 134. Ano 1858, APMT.

<sup>19</sup> Lata: 1864 C, APMT.

<sup>20</sup> Herbert H. Smith, 1922: 266.

<sup>21</sup> RODRIGUES, Firmo José. *Figuras e coisas da nossa terra*. São Paulo: Gráfica Mercúrio, 1960, p.112.

entrou nas águas, refrescou-se e, quando já ia dar o último mergulho, uma pequena piranha (felizmente!) mordeu-lhe as partes íntimas<sup>22</sup>. Assim como esse, há vários outros relatos sobre mordidas de piranhas, contados por pessoas que percorreram a região do Rio Paraguai. Ora é alguém que perdeu a genitália, ora é uma pessoa que perdeu um ou dois dedos, ou um pedaço da parte de trás da coxa. Enfim, o melhor e mais seguro era seguir o costume adotado pelas pessoas da região: tomar banho despejando água no corpo com o auxílio de uma vasilha.

Um fato interessante foi registrado pela esposa do senhor Waldomiro Moreira de Castilho. Ela residia em Corumbá, hoje Mato Grosso do Sul, mas sua família vivia na cidade de Cuiabá. Uma vez ou outra a jovem Paulina ia visitar os parentes, e em uma dessas viagens flagrou o seu compadre aos abraços e beijos com uma outra mulher, no barco em que viajava. Dizia Paulina:

"essa mulher era enrabichada (amante) dele e ele a estava levando às escondidas, e quando ele percebeu a minha presença, ficou todo sem jeito e tentou de várias formas explicar o que estava acontecendo, o que não me convenceu"<sup>23</sup>.

Nem tudo, entretanto, corria à mil maravilhas, havia sempre um perigo constante em consequência do aparecimento de insetos, cobras e outros pequenos animais peçonhentos, além de tempestades e de mosquitos sugadores. Max Schmidt, em suas viagens por Mato Grosso, em 1900-1901, registrou algumas ocorrências com animais. Conta, por exemplo, como uma cobra apareceu no convés do barco, surpreendendo e assustando os passageiros. Diz, ainda, que quando

o vapor passava próximo às margens dos rios e roçava nas copas das "formigueiras" – árvores cujos galhos espalhavam formigas-de-fogo –, os passageiros ficavam em pânico<sup>24</sup>. Maria do Carmo Mello Rego, esposa do Presidente da Província de Mato Grosso, Francisco Rafael de Mello Rego, que morou em Cuiabá entre 1888 e 1889, também se refere a essas formigas quando viajou a bordo do *Coxipó*. Estava ela descansando em uma rede e, no momento em que o barco fez uma das curvas do rio, um galho dessa árvore quebrou-se, cobrindo-a de folhas e de formigas<sup>25</sup>. Ela e outra senhora que já passara pelo mesmo problema ficaram assustadas, mas, ao mesmo tempo, riram muito da situação, porque consideravam esse e outros incidentes uma distração.

Cavalcanti Proença, ao descrever a viagem que fez de Corumbá a Cuiabá, assim registrou um desses momentos pitorescos, ocorrido durante sua passagem pelo Uacurutuba – travessia um tanto perigosa do trajeto, onde o Rio Cuiabá se estreita e se torna cada vez mais divagante, curva sobre curva, apertado entre as margens. As embarcações faziam esse percurso sempre apitando, para avisar outras que porventura viessem em direção oposta, e navegavam, por precaução, próximo às margens do rio, por isso, quando a correnteza era forte, batiam nos barrancos e roçavam nas margens, derrubando galhos que entravam nas embarcações. Estes movimentos sempre acabavam jogando dentro delas uma ou outra casa de marimbondos assanhados<sup>26</sup>.

Tratando-se de embarcações a vapor, o abastecimento de lenha era constante e algumas vezes tornava-se um momento de perigo. O vapor *Etrúria*, em uma de suas viagens, teve que parar em uma baía não habitualmente

<sup>22</sup> SILVA, Danúzio Gil Bernardino da. (Org.). *Os diários de Langsdorff*. Vol. (III): Mato Grosso e Amazônia. Rio de Janeiro: Fiocruz, 1998, p.39.

<sup>23</sup> Entrevista realizada com o Sr. Waldomiro Moreira Castilho, em Santo Antonio de Leverger, Mato Grosso em 2000.

<sup>24</sup> SCHMIDT, Max. *Estudo de Etnologia Brasileira*: peripécias de uma viagem entre 1900 e 1901. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1942, p. 6.

<sup>25</sup> REGO, Maria do Carmo de Mello. *Lembranças de Mato Grosso*. Coleção Memórias Históricas da Fundação Julio Campos. V. I. Varzea Grande: 1993, p. 30.

<sup>26</sup> PROENÇA, M. Cavalcanti. Op. Cit. p. 33.

## *Navegador 4 – O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX*

usada para alimentar suas caldeiras. Então, o comandante reuniu os passageiros e pediu que ninguém descesse para tomar banho, por ser um lugar desconhecido e a água estar muito escura. Um rapaz de um grupo de paulistas disse não ter medo da água, ao que o comandante respondeu que ele não estava falando de medo, mas sim de segurança, já que o seu dever era zelar pelo bem-estar dos passageiros. Os rapazes desobedeceram às ordens do comandante e pularam no rio, um deles não sabia nadar e, ao ser empurrado pelos demais companheiros, desapareceu nas águas do Rio Paraguai. Os marinheiros procuraram-no, mas não o encontraram. Esse episódio deixou os demais passageiros abalados<sup>27</sup>.

A senhora Leda Boabaid, em entrevista concedida em junho de 2001, na cidade de Corumbá, relatou um fato interessante que aconteceu com ela aos seis anos de idade, durante uma viagem que fez de Corumbá a Boa Vista. Contou que ao descer do barco seu pai a segurava pelo braço para que ela não dispersasse e também porque era muito pequena. Mas, como toda criança traquina e curiosa, soltou-se dos braços do pai e saiu correndo, vindo a tropeçar e cair no rio, infestado de piranhas – e ainda usava um vestido vermelho, o que causou o maior alvoroço. Segundo o seu relato: “*com a graça de Deus fui salva, quando me puxaram pelo cabelo*”<sup>28</sup>.

Um outro fato pitoresco foi contado pelo senhor Antônio de Arruda, que lembra um episódio que aconteceu com uma das senhoras que viajava no mesmo barco que ele. Essa senhora havia feito uma economia de longos anos para passear no Rio de Janeiro. Como era muito difícil fazer transação bancária naquela época, quando viajavam, as pessoas levavam consigo o dinheiro costurado em uma das peças das roupas internas, nesse caso, o dinheiro estava costurado no corpete – peça íntima feminina, muito usada na épo-

ca – e, ao tomar banho, a senhora esqueceu a peça no banheiro. O próximo viajante a tomar banho, ao ver aquela “coisa” pendurada, achou que fosse um pano qualquer e a jogou pela janela. Lá se foi toda a economia da senhora nas águas do Paraguai<sup>29</sup>.

Durante os trajetos, embora a viagem fosse considerada segura, há registros de alguns afogamentos. Um deles consta no relatório do Presidente da Província, de outubro de 1880, que registrou a morte do tripulante Benedito Uemil Palerme, de 18 anos de idade, que trabalhava a bordo do vapor nacional *Dona Constança*, em viagem de Corumbá a Cuiabá, na altura do Rebojo Grande, no Rio São Lourenço, no dia 12 de maio desse mesmo ano. Em outra ocasião, maio de 1881, neste mesmo vapor, no estirão da Sepultura, Rio São Lourenço, o tripulante Raphael Pera, solteiro, 21 anos, natural do Paraguai, caiu na água e afogou-se.

Além das mortes acidentais, também há registros de alguns crimes no interior dos barcos. Em 1901, por exemplo, foi mencionado o assassinato do Dr. João Cláudio Gomes da Silva pelo seu tio, Capitão Miguel Henrique de Carvalho, em Porto Murtinho, a bordo do vapor *Leda*, que fazia o trajeto entre Assunção e Corumbá.

Outro caso de morte a bordo foi testemunhado pelo Capitão Waldomiro Moreira de Castilho: um tripulante morreu durante a viagem que realizava de Corumbá a Cuiabá. Era tarde da noite, um dos rapazes sentiu uma forte dor de cabeça e veio a falecer. O horário e a falta de médico a bordo não possibilitaram a chegada de um hidroavião a tempo para socorrê-lo. Ao aportarem em Cuiabá, um médico foi chamado, dando encaminhamento aos procedimentos burocráticos<sup>30</sup>.

As mortes no interior das embarcações, no entanto, não ocorriam com frequência.

<sup>27</sup> BAPTISTA, Martha. *Estrela de uma vida inteira*. Cáceres (s/ed.). 1998, p.31.

<sup>28</sup> Entrevista realizada com Leda Boabaid Bertazzo, em 21 de junho de 2001, na cidade de Corumbá (MS).

<sup>29</sup> Antônio Arruda, entrevista citada na nota 15.

<sup>30</sup> Waldomiro Moreira de Castilho, entrevista citada na nota 23.

Assassinatos eram muito raros, tanto que na documentação consultada para este estudo foi encontrado apenas um caso, já citado anteriormente. O que acontecia comumente eram alguns acidentes, principalmente com tripulantes e raramente com passageiros.

Após franqueada a abertura da navegação pelos rios da bacia do Prata, uma das medidas sanitárias adotadas pelos governos paraguaio, uruguaio e argentino, para preservar a saúde dos passageiros e tripulantes, determinava que todas as embarcações procedentes do Brasil, especialmente do Rio de Janeiro, fossem obrigadas a obter um certificado de saúde, isto porque a capital do Império recentemente havia passado por epidemias de febre amarela e *cholera morbus*, na tentativa de evitar a introdução dessas doenças naqueles países.

Herbert Smith, quando viajou do Rio de Janeiro a Cuiabá, registrou algumas reclamações pela falta de consideração com os passageiros durante a realização da quarentena. Esta medida era tomada quando se registravam casos epidêmicos a bordo. Contudo, acreditando-se nas palavras do etnólogo, naquela ocasião foi uma medida excessiva, pois não havia sido registrado nenhum caso de enfermidade no barco em que viajava. Mesmo assim o governo de Montevideu exigiu a quarentena, que foi realizada na Ilha das Flores, no Rio de Janeiro.

No que se refere à higiene, levando-se em conta as narrativas de viagens, os documentos encontrados sobre essas embarcações levam a crer que era tudo muito asseado. Segundo essas fontes, os barcos, mesmo os mais simples, eram limpos todos os dias com água e sabão, e nos pontos de parada era sempre feita uma faxina geral. As camas, um privilégio da primeira classe, eram muito bem arrumadas e os lençóis limpos e engomados.

Quanto à alimentação, as embarcações eram sempre abastecidas com os alimen-

tos necessários, antes de dar início ao percurso. Durante as viagens internas, realizadas entre Corumbá – Cuiabá ou Cáceres, segundo informações obtidas dos entrevistados, nos pontos de parada, além do abastecimento de lenha, havia sempre compra ou troca de produtos como ovos, galinhas, peixes, verduras, rapaduras, queijos e doces caseiros com a população ribeirinha. Conta-se que alguns moradores chegavam até a matar gado nas fazendas para abastecer a cozinha das embarcações com carne fresca<sup>31</sup>.

Os passageiros de primeira classe geralmente consideravam a comida a bordo muito boa, conforme pôde ser atestado na pesquisa documental realizada. No Núcleo de Documentação e Informação Histórico Regional (NDIHR-UFMT), encontram-se diversos papéis que informam sobre a grande quantidade e variedade de alimentos existentes nos navios que, entre 1880-1891, cruzavam as águas mato-grossenses. São listas de mantimentos guardados nos ranchos (a cozinha onde havia o controle dos mantimentos que eram utilizados nas refeições durante as viagens) existentes nos navios.

No rancho do paquete nacional *Diamantino* havia vinho branco, bolachas, banha, doces, salsa, nozes, ervilhas, queijo parmesão, farinha, açúcar, vinagre, azeitonas, bacalhau, sal fino, azeite, figos, conservas diversas, anis, salame, carne-seca, alho, presunto, garrações de vinho, cerveja. E no rancho do vapor nacional *Rio Tereré* foi encontrado: bolachas, macarrão, garrações de vinho francês, mate, anis, massa de tomate, azeitonas, queijo suíço, lagostas, ostras, doces de marmelada, sardinha, arroz, café e bacalhau.

Já no vapor *Humaytá*, que comportava mais passageiros e tripulantes, a lista de mantimentos era bem maior e mais diversificada: pipas de vinho, açúcar, bacalhau, cerveja, azeite, arroz, nozes, conhaque, gene-

---

<sup>31</sup> PÓVOAS, Lenine de Campos. *Influência do Rio da Prata em Mato Grosso*. São Paulo: Resenha Tributária, 1982, p.11.

bra, vinho Bordouse, vinho do Porto, champagne, sardinha, latas de conserva sortidas, feijão, café, manteiga, banha, passas, queijo, azeitonas, batatas, cebola, galinha, bolacha, vinho vermute, ameixas, molho inglês, maisena, presunto, massa de tomate, pimentão, licor Bitter, massas sortidas, farinha de mandioca, salame, carne-seca, ervilhas, grãos-de-bico, sal grosso e sal fino, vinagre, chocolate, língua seca, sêmola, orégano, milho, lagosta, mortadela, *cham-pignon*, latas de leite, alcaparras, salsa inglesa, caracu, pimenta negra, e passas de uva e de figo.

Essas relações de mantimentos encontradas confirmam o que os passageiros e tripulantes diziam da rica alimentação reinante a bordo. Com relação às bebidas, essas eram pagas à parte<sup>32</sup>. Contudo, essa fatura de alimentos era privilégio dos passageiros que viajavam na primeira classe; para os demais, a comida, apesar de farta, era bastante simples, geralmente composta de legumes, feijão, arroz, e no jantar apenas sopa era servida.

Firmo José Rodrigues, que sempre viajou em primeira classe, deixou registradas suas impressões a respeito dos serviços de bordo. Dizia ele que o vapor *Rio Verde* era de pequena lotação, mas que andava sempre muito limpo, vendo-se nas mesas louças e talheres muito finos. À hora das refeições os rapazes de bordo, que serviam a mesa, estavam sempre uniformizados de calça branca, jaqueta de alpaca preta e avental branco. Vinho à discrição, frutas de Montevidéu (uvas, pêras, maçãs, etc.) e, após a sobremesa, um cálice do melhor vinho do Porto<sup>33</sup>. Para os passageiros de segunda e terceira classes, as refeições eram servidas em pratos individuais, portanto não possuíam sala de refei-

ções e bebiam aguardente, antes e depois das refeições.

Karl von den Steinen, quando viajou na primeira classe do vapor *Coxipó*, observou e registrou que o cardápio desse barco era composto de sopa *puchero* (cozido de carne com repolho e batatas), pirão, dois pratos de carne e bacalhau no almoço. Como sobremesa, lhe foram servidos doces e queijos, vinho tinto e café à vontade. No jantar, o cardápio era o mesmo do almoço, com o acréscimo de um prato e direito a um cálice de Cherry<sup>34</sup>.

Lenine Póvoas, que no início do século XX fez várias viagens por esses caminhos, também em primeira classe, deixou registradas suas impressões sobre as refeições a bordo dessas embarcações. Às 7h30min, no salão de refeições, era servido um cafezinho, chá-mate ou preto, pão com manteiga ou bolacha especial. Às 11h30min servia-se o almoço e às 18h o jantar. À noite, antes de dormir, era servido um chá.

"A comida, embora simples, era gostosa e bem feita. Um bife macio e bem passado, com ovos e ervilhas, arroz, feijão, macarrão, sopas diversas, às vezes frango, bastante peixe, tudo isso se revezava na composição dos cardápios. A sobremesa era na maioria das vezes de doces de goiabada, marmelada, leite e outros"<sup>35</sup>.

Dessa forma, os longos dias percorridos por esses viajantes eram preenchidos com momentos de lazer – jogos, leitura, escrita de cartas, música, estórias, piadas, conversas –, cenas pitorescas, incidentes, namoro, "fofocas". Enfim, de uma forma ou de outra eles ocupavam o tempo. Independente da classe em que cada um viajava – primeira, segunda ou terceira –, todos viviam momentos de lazer, tristezas, alegrias e solidariedade. Essa microssoci-

<sup>32</sup> Papéis de Navio: Rolos números 1 e 2: Alfândega de Corumbá, Núcleo de Documentação e Informação Regional da Universidade Federal de Mato Grosso.

<sup>33</sup> RODRIGUES, Firmo José. Op. Cit. p. 111.

<sup>34</sup> STEINEN, Karl von den. Op. Cit. p. 45.

<sup>35</sup> PÓVOAS, Lenine de Campos. Op. cit. p.10.

idade aos poucos foi criando um cotidiano específico, na medida em que invertia objetos e códigos e os adaptava ao seu jeito, em face do tempo em que os viajantes permaneciam juntos.

Os dados reunidos neste artigo deram visibilidade ao dia-a-dia desses viajantes nas embarcações que, por mais de meio século, fizeram parte do cenário dos rios pantaneiros, trazendo e levando pessoas e objetos.

## BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Capistrano de. *Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil*. Brasília: UnB, s/d.
- ALEIXO, Lúcia Helena Gaeta. A Propósito do Capital Mercantil em Mato Grosso (século XVIII-XIX). *Revista Universidade*, Cuiabá: 1 (3): 31-24, Set./Dez., 1981.
- ANZAI, Leny Caseli. *Vida Cotidiana na Zona Rural do Município de Goiás, 1888-1930*. Universidade Federal de Goiás, 1985 (Dissertação de Mestrado).
- ARIÈS, Philippe e DUBY, Georges (org.). *História da Vida Privada: do Império Romano ao ano mil*. Trad. São Paulo: Cia. das Letras, 1997.
- ARRUDA, Antônio de. *Relembrações*. São Paulo: Edit. Resenha Ltda., 1987.
- AZEVEDO, Aroldo de. Cuiabá: Estudo de Geografia Humana. In: *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, Vol. VII, Tomo II, 1952-1953. São Paulo: 1957, p. 59.
- BAPTISTA, Martha. *Estrela de uma vida inteira*. Cáceres: s/ed., 1998.
- BARRETO, Dantas. *Expedições a Mato Grosso*. Rio de Janeiro:, Laemmert, 1907.
- BEAUREPAIRE-ROHAN, Henrique de. Viagem de Cuiabá ao Rio de Janeiro pelo Paraguai, Corrientes, Rio Grande do Sul e Santa Catarina em 1846. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*: São Paulo. 1896.
- BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade: Lembranças de Velhos*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.
- BRANDÃO, Jesus da Silva. *História da Navegação em Mato Grosso*. Cuiabá: Livro Mato-Grossense, 1991.
- CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- CASTRO, Maria Inês Malta. *O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. Campinas: IFCH-Unicamp, 1993 (Dissertação de Mestrado).
- CERTEAU, Michel de. *A Invenção do Cotidiano: artes de fazer*. Trad. Rio de Janeiro: Petrópolis, Vozes, 1994.
- CHARTIER, Roger. *História Cultural entre Práticas e Representações*. Trad. Lisboa: Difel, 1990.
- CORRÊA, Lúcia Salsa. *O Comércio de Corumbá: 1890-1910*. IFCH – São Paulo: 1980 (Dissertação de Mestrado-USP).
- CORREA, Valmir Batista. *Casario do Porto de Corumbá*. Campo Grande: Fundação Cultural de Mato Grosso do Sul, 1985.

#### *Navegador 4 – O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX*

- COSTA, Maria de Fátima. *História da Ocupação da Bacia do Alto Rio Araguaia*. Cuiabá-Neru-UFMT/Tübingen, Centro de Pesquisa sobre a América Latina, n°3, série Diagnóstico, 1995.
- \_\_\_\_\_. *História de um país Inexistente: o Pantanal entre os séculos XVI e XVII*. São Paulo: Estação Liberdade – Kosmos, 1999.
- \_\_\_\_\_. DIENER, Pablo. *Cuiabá: Rio, Porto, Cidade*. Cuiabá: Secretaria Municipal de Cultura, 2000.
- COVEZZI, Marinete. *Lembranças do Porto: um estudo sobre o trabalho e os trabalhadores do porto de Cuiabá (1940 - 1970)*. UNESP – Araraquara, 2000 (Tese de Doutorado).
- DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *Quotidiano e poder em São Paulo no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1995.
- \_\_\_\_\_. *Hermenêutica do Quotidiano na Historiografia Contemporânea*. In: *Revista do Programa de Pós-Graduados em História e do Departamento de História*. São Paulo: PUC-S P, 1998.
- DOMINGUES, Francisco C. e GUERREIRO, Inácio. *A vida a Bordo na carreira da Índia (Século XVI)*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988.
- DUBY, Georges. Prefácio à História da Vida Privada. In: ARIËS, Philippe e DUBY, Georges. *História da Vida Privada*. Do Império Romano ao ano mil. Vol. I. Trad. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 9-11.
- FEBVRE, Lucien. *O Reno: história, mitos e realidades*. Trad. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.
- FERREIRA, Marieta de M. e AMADO, Janaína (orgs). *Usos e Abusos da História Oral*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- GINZBURG, Carlo. *O Queijo e os Vermes*. Trad. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.
- \_\_\_\_\_. *Mitos, Emblemas, Sinais*. Trad. São Paulo: Cia. Das Letras 1999.
- GOFF, Jacques le. *A História Nova*. Trad. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1998.
- \_\_\_\_\_. *História e Memória*. Trad. São Paulo: Ed. Unicamp, 1996.
- HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. Trad. São Paulo: Ed. Vértice, 1990.
- HELLER, Agnes. *O Cotidiano e a História*. Trad. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1992.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. São Paulo: Ed. Alfa Ômega, 1976.
- \_\_\_\_\_. *Caminhos e Fronteiras*. São Paulo: Ed. Companhia das Letras, 1995.
- LAPA, J.R. Amaral. *Economia Colonial*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1973.
- LEFBVRE, Henri. *A vida cotidiana no mundo moderno*. Trad. São Paulo: Ática, 1991.
- LEITE, Gervásio. *Caminho das Monções*. Cuiabá: UFMT, 1975.
- LEITE, Luís Phillippe P. *São Luis de Cáceres*. Cuiabá: UFMT, 1975.
- LEITE, Miriam Moreira. *A condição humana no século XIX no Rio de Janeiro: ontologia de texto de viajantes estrangeiros*. São Paulo: HUCITEC/INL/Fundação Pró-Memória, 1984.
- \_\_\_\_\_. *Retrato de Família: Leitura da Fotografia Histórica*. São Paulo: Ed. USP., 1993.
- \_\_\_\_\_. *Livros de Viagem (1803-1900)*. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 1997.
- LEVERGER, Augusto. *Vias de Comunicação de Mato Grosso*. Cuiabá: Ed. Avelino de Siqueira, 1905.
- MARQUES, A. *Mato Grosso: seus recursos naturais, seu futuro econômico*. Rio de Janeiro: Ed. Americana, 1923.

- MARTÍNEZ, José Luis. *Pasajeros de Indias: viajes trasatlánticos em el siglo XVI*. México: Fondo de Cultura Económica, 1999.
- MATTOS, Ilmar R. (org.) *Ler e escrever para contar*. Rio de Janeiro: ACCESS, 1998.
- MEIHY, José Carlos Sebe Bom. *Manual de História Oral*. São Paulo: Edições Loyola, 1996.
- MENDONÇA, Rubens de. *Nos bastidores da história mato-grossense*. Cuiabá: EDUFMT, 1983.
- \_\_\_\_\_. *História de Mato Grosso*. Cuiabá: Fundação Cultural de Mato Grosso, 1982.
- MOURA, Gentil de Assis. *O primeiro caminho para as minas de Cuiabá*. Cuiabá: EDUFMT, 1975.
- MULHALL, M.G. *Viagem a Mato Grosso*. Cuiabá: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso, Publicações avulsas, 1998.
- MÜLLER, Maria de Arruda; RODRIGUES, Maria Benedita. *Cuiabá ao longo de 100 anos*. Cuiabá: Editora Eletrônica, 1994.
- NEVES, Lucília de Almeida. História e Sujeito: Substrato da identidade. In: *História Oral: Revista da Associação Brasileira Oral*, n. 3, São Paulo: Jun/2000, p. 109-116.
- NOVAIS, Fernando (Dir.). *História da vida privada no Brasil: Império e a modernidade nacional*. (Org.) Luis Felipe de Alencastro. São Paulo: Cia. das Letras, 1997.
- \_\_\_\_\_. *História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa*. (Org.) Laura de Mello e Souza. São Paulo: Cia. das Letras, 1997.
- PERROT, Michelle. A força da memória e da pesquisa histórica. In: *Revista do Programa de Pós-Graduados em História e do Departamento de História*. São Paulo: PUC-SP, 1998, p. 351-360.
- POVOAS, Lenine de Campos. *Influência do Rio da Prata em Mato Grosso*. São Paulo: Resenha Tributária, 1982.
- PRIORE, Mary del. *História do Cotidiano*. São Paulo: Contexto, 2001.
- \_\_\_\_\_. (Org.) *Revisão do Paraíso: os brasileiros e o estado em 500 anos de história*. Rio de Janeiro: Campus, 2000.
- \_\_\_\_\_. História do Cotidiano e da Vida Privada. In: Cardoso, Ciro Flamarion e Vainfas, Ronaldo (orgs.). *Domínios da História*. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 259-274.
- PROST, Antoine. Fronteiras e espaço do privado. In: PROST, Antoine; VICENTE, Gerard. (org.) *História da vida privada. Da primeira guerra a nossos dias*. Trad. São Paulo: Cia. das Letras, 1995 (V. 5).
- RODRIGUES, Firmo José. *Figuras e coisas de nossa terra*. São Paulo: Gráfica Mercúrio, 1960.
- SÁ, Cássio Veiga de. *Memórias de um cuiabano honorário – 1939-1945*. Resenha Tributária, s/d.
- SALSA, Lúcia Corrêa. *O Comércio de Corumbá: 1890-1910*. São Paulo: 1980 (Dissertação de Mestrado), USP.
- SILVA, Edil Pedroso da. *Os caminhos fluviais de Mato Grosso e a nova hidrovía Paraguai-Paraná*. ICHS-Departamento de História-UFMT, Cuiabá: 1993. (Monografia de Especialização).
- \_\_\_\_\_. *O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso: 1870-1930*. Cuiabá Entrelinhas, 2004.
- SILVA, Danúzio Gil Bernardino da. (Org.). *Os diários de Langsdorff*. Vol. (III). Mato Grosso e Amazônia. Rio de Janeiro: Fiocruz, 1998.
- SIQUEIRA, Elizabeth Madureira. As minas de Cuiabá: primeiros tempos. *Revista Universidade*, Cuiabá: II, (1), 1982, p. 25-32.

*Navigator 4 – O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX*

TAUNAY, Afonso de E. *Relatos monçoeiros*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, São Paulo: 1981.

THOMPSON, Paul. *A voz do passado*. Trad. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.

VEYNE, Paul. *Como se escreve a história*. Trad. Brasília: Ed. UNB, 1998.

VOLPATO, Luíza Rios Ricci. *Cativos do Sertão: vida cotidiana e escravidão em Cuiabá: 1850-1888*. Cuiabá: Marco Zero, EDUFMT, 1993.